



**Norois**

Environnement, aménagement, société

**226 | 2013**

**Commerce et développement local, déplacements urbains, valorisations agricoles, découpages électoraux**

---

## Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ?

*Motor bike and urban sprawl in Lomé: which relationship with the theory of "three ages" of the city*

**Assogba Guézéré**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/4549>

DOI : 10.4000/norois.4549

ISBN : 978-2-7535-2287-9

ISSN : 1760-8546

### Éditeur

Presses universitaires de Rennes

### Édition imprimée

Date de publication : 30 mars 2013

Pagination : 41-62

ISBN : 978-2-7535-2285-5

ISSN : 0029-182X

### Référence électronique

Assogba Guézéré, « Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? », *Norois* [En ligne], 226 | 2013, mis en ligne le 30 mars 2015, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/4549> ; DOI : 10.4000/norois.4549

---

## Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ?

*Motor Bike and Urban Sprawl in Lomé:  
Which Relationship with the Theory of "Three Ages" of the City?*

Assogba GUÉZÉRÉ

Maître-assistant, Département de Géographie, Université de Kara, Kara, Togo, ([guezere1970@yahoo.fr](mailto:guezere1970@yahoo.fr))

**Résumé :** La problématique de l'interaction entre formes urbaines et mobilités quotidiennes est un sujet qui a préoccupé les chercheurs depuis que l'automobile a révolutionné les transports et favorisé l'étalement urbain. Partant de la littérature existante sur les transports en commun et le développement de l'automobile, nous avons voulu savoir si l'étalement urbain des villes européennes peut être comparé à celui des villes africaines à partir du cas concret de Lomé au Togo. Selon les théoriciens des trois âges de la ville, après la ville dense et compacte de l'homme à pied, les banlieues de la première moitié du <sup>xx</sup>e siècle dans les grandes agglomérations des pays développés sont l'œuvre du chemin de fer. Puis la ville éclatée actuelle est l'œuvre de l'automobile. Contrairement à ce schéma, le choix d'occuper l'espace périurbain n'est pas lié à l'automobile à Lomé. Les populations issues des classes pauvres et moyennes sont obligées de construire à la périphérie, un habitat pauvre sur des espaces non viabilisés. La moto sillonne ces quartiers périurbains et participe à vaincre plus que jamais l'enclavement et les longues distances. Utilisée sous forme de moto personnelle et de taxi-moto, la moto joue un rôle d'accompagnement incontestable dans l'espace urbain à Lomé et constitue un facteur structurant efficace qui contribue d'une manière ou d'une autre à l'étalement urbain.

**Abstract :** Interactions between urban forms and daily mobility have interested researchers since the car has revolutionized transport and supported urban sprawl. From the existing literature on public transport and car development, we wanted to know if the urban sprawl in European cities can be compared to the one in African cities by investigating the case of Lomé in Togo. According to the theory of three ages of the city, the mid-20<sup>th</sup> century suburbs in the large agglomerations of developed countries were made by the railway. Then, the car has contributed to a fragmented urbanization. In contrast, the choice to occupy suburban space is not related to the car in Lomé. Poor and medium class people have to build poor habitat on undeveloped spaces in the urban periphery. Motor bikes cross these suburban districts and, more than ever, they help people to overcome isolation and long distances. Used as personal motor bike and as taxi-motor bike, they play an undeniable role of accompaniment in Lomé urban spaces and constitute an effective structuring factor which contributes in one way or another to urban sprawl.

**Mots clés :** Lomé – moto privée – taxi-moto – étalement urbain – automobile – les trois âges de la ville – espace périurbain

**Keywords :** Lomé – private motor bike – taxi-motor bike – urban sprawl – automobile – the three ages of the city – suburban space

## INTRODUCTION

La littérature existante sur l'étalement urbain et les formes urbaines dans les pays industrialisés montre que, les révolutions technologiques dans le transport déterminent trois types d'âges de la ville : la ville pedestre très dense, la ville radiale ou des transports en commun et la ville automobile. Cette théorie semble pertinente pour décrire le développement historique de la ville et la succession des phases d'urbanisation en rapport avec les moyens de transport utilisés. Le processus d'étalement urbain et l'utilisation de l'automobile sont vus comme étant liés par une causalité circulaire dans les pays riches. Si d'un côté l'automobile a permis à la ville de s'étendre, de l'autre, le développement dispersé à faible densité typique de l'étalement entretient « la dépendance automobile » (Newman et Kenworthy, 1998). Mais à Lomé, l'urbanisation s'est faite de façon rapide, ce qui a fait dire à Y. Marguerat (1992) « qu'entre 1970 et 1981, l'assiette de Lomé a été multipliée par trois et la population par deux ». La croissance spatiale s'est faite sans l'automobile, et donc sans ces trois types d'âge présentés et pourtant, on observe le phénomène de l'étalement urbain et une forte dissémination de l'habitat pauvre dans les espaces périphériques, ce qui explique les problèmes de mobilité quotidienne qu'éprouvent les citoyens.

Contrairement aux villes européennes où l'éloignement géographique est possible grâce à l'usage massif et quotidien de l'automobile et des transports en commun, à Lomé, les transports publics n'existent pas et l'usage de l'automobile n'est pas répandu. Depuis la disparition de la Régie Municipale des Transports Urbains en 1982<sup>1</sup>, les déplacements à Lomé sont mis à rude épreuve tant les opérateurs privés de transport artisanaux composés de taxis collectifs et de minibus qui avaient l'exclusivité du transport urbain, ont montré leur incapacité à satisfaire la demande en transport de la population. Cette situation rappelle celle de toutes les villes d'Afrique noire, où les acteurs privés ont été de plus

en plus invités à suppléer les autorités publiques défaillantes, avec des résultats pour l'instant très mitigés (Diaz-Olvera *et al.*, 2004). Ils assurent désormais la quasi-totalité de l'offre de transports collectifs, sans une autorité de régulation, ce qui explique « le désordre inventif » (Godard, 2002). À Niamey par exemple, la question du transport est devenue un véritable casse-tête du fait de la dégradation continue des conditions de transport, de l'étalement de la ville et de la sous-intégration des quartiers périphériques mal reliés à la ville (Motcho et Saidou, 2012). La situation est pareille à Lomé et mérite une analyse plus approfondie. Dans cette ville, la pression démographique, la crise économique ainsi que l'expansion rapide et non maîtrisée de l'espace, ont favorisé l'étalement urbain et l'allongement des distances à parcourir, sans une offre de transport adéquate. La question du déplacement sur l'aire métropolitaine est ainsi devenue une préoccupation pour les pouvoirs publics qui, malgré leur bonne intention de créer un réseau de transport public, sont restés impuissants. Dans ce contexte survient la crise sociopolitique des années 1990 qui complexifie les conditions de vie et de déplacement des populations. L'usage de la moto personnelle qui existait depuis longtemps s'est accru. C'est alors qu'on assistera à partir de 1992 à une dynamique nouvelle des acteurs privés dans le domaine du transport urbain à deux roues sous le terme de taxi-moto. Motos privées et taxis-motos se sont appropriés, dès lors, l'espace urbain et ont dessiné un nouveau paysage urbain qui impose de faire une nouvelle géographie des transports urbains à Lomé pour mieux comprendre les nouvelles stratégies de déplacement des citoyens face à l'étalement urbain.

Comment peut-on expliquer cet étalement urbain qui s'est fait en dehors des trois formes urbaines développées par Newman et Kenworthy ? Comment les populations de Lomé arrivent-elles à se déplacer sans transport en commun ? Quel est le rôle des taxis-motos dans la structuration de l'espace urbain et dans la mobilité urbaine quotidienne ?

L'objectif de cet article est de proposer, essentiellement, une analyse d'ordre théorique complétée par quelques résultats de notre thèse de doctorat, sur les deux roues motorisées qui, bien que ne répondant pas à la théorie des trois âges, participent à la dynamique actuelle de la production de l'espace à Lomé.

1. Deux ans après l'indépendance du Togo, les autorités municipales de Lomé ont senti la nécessité de créer en 1962 un système de transport conventionnel dénommée « Régie Municipale des Transports urbains » (RMTU), pour répondre aux exigences de Lomé qui avait besoin de moderniser son offre de transport en vue de faire face à sa nouvelle fonction de capitale. Comme les autres entreprises de transport en Afrique, la RMTU a disparu en 1982 à cause de la crise économique et de la mauvaise gestion.

Notre démarche méthodologique a consisté d'abord à faire un inventaire documentaire sur le rôle de l'automobile dans l'étalement urbain en Europe et en Amérique. D'un point de vue théorique, « le cadre interprétatif de l'interaction entre forme urbaine et mobilité quotidienne » (Pouyanne, 2004) est à chercher auprès de la théorie des « trois âges » de la ville, qui relie la forme urbaine aux modes de transport utilisés. La problématique du rapport taxi-moto et étalement urbain qui sera développée est celle que nous avons abordée partiellement dans notre thèse de doctorat et dont la méthodologie de recherche a consisté à faire une enquête de terrain par questionnaire auprès des conducteurs et des clients des taxis-motos pour comprendre leurs usages et leur rôle structurant de l'espace.

Les questions posées dans cette problématique trouveront des réponses tout d'abord au sein d'une première approche théorique de l'étalement urbain en rapport avec l'automobile et la théorie des trois âges. Ensuite, une seconde mettra en relation cette théorie avec la situation des villes africaines. La troisième partie évoquera la liaison entre les transports artisanaux et la dynamique urbaine à Lomé des indépendances jusqu'en 1990. Enfin, la dernière partie qui est l'essence de cet article, permettra de savoir si les deux roues motorisés ont ou non, un rôle dans l'étalement urbain et dans la structuration de l'espace loméen.

## **DE LA THÉORIE DES « TROIS ÂGES » DE LA VILLE À L'ÉTALEMENT URBAIN DANS LES PAYS INDUSTRIALISÉS**

### **La clarification du concept étalement urbain et son rapport avec l'automobile**

Le phénomène d'étalement des villes n'est pas vraiment étudié en Afrique, mais il est suffisamment bien connu et documenté en Europe et en Amérique. De nombreuses études menées à la fois par des économistes et des géographes se sont intéressées à sa définition en partant de l'extension urbaine. L'extension est l'action de développer, d'accroître les dimensions, l'étendue, et consiste simplement en une augmentation du périmètre urbanisé, conséquence logique de tout processus de croissance urbaine (Merlin, 1998). sous cet angle, la croissance urbaine par elle-même, constitue un

facteur d'étalement, étalement « assimilé à une croissance contiguë à faible densité en périphérie » (Barcelo, 1999) et qui se traduirait alors par une diminution des densités globales (Bessy-Pietri, 2000).

L'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des grandes villes. Pour trois auteurs québécois, il peut être défini selon trois points principaux : « c'est d'abord une extension du territoire urbain qui produit à l'échelle métropolitaine une forme urbaine diffuse, ayant l'apparence de taches d'huile contenant un tissu urbain, généralement de faible densité, séparées par des espaces de friche. Ensuite, on peut également l'envisager comme une intervention consistant à implanter une structure urbaine en dehors de l'aire centrale. Enfin, il s'agit aussi d'une intervention consistant à implanter une structure urbaine à une distance éloignée d'un centre d'équipements pouvant desservir cette structure » (Ritchot *et al.*, 1994). J. Gagneur (1993) note que l'étalement est avant tout synonyme de dédensification de l'habitat et qu'il entraîne une diffusion du bâti avec la construction de logements neufs en banlieue, mais également à la campagne. L'étalement est alors un terme plus précis, qui fait plutôt référence à une diminution dans l'intensité de l'occupation du sol urbain. Il renvoie donc à un processus spécifique de croissance urbaine qui voit une extension du territoire urbanisé, supérieure à l'augmentation de la population (Pouyanne, 2004).

Alors qu'en Afrique, l'étalement urbain et la faible densité s'expliquent prioritairement par la spéculation foncière et la propension des populations pauvres à s'installer dans les périphéries où les lots de terrains sont encore accessibles, en Europe plusieurs facteurs parmi lesquels, l'évolution de la population, les transports, le coût du foncier et le rôle des acteurs, les politiques d'aménagement et les aménités naturelles, expliquent le phénomène de l'étalement urbain (Enault, 2003). Le plus important des facteurs responsables de la croissance de l'espace bâti est, sans doute, l'évolution de la population urbaine et le besoin de desserrement des ménages. À ce propos, l'étalement, lié au développement démographique des agglomérations européennes, se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. La faible densité est due au caractère pavillonnaire de

cette urbanisation, la surface occupée par un foyer étant plus importante que celle d'un appartement en immeuble. Une thèse récente en France sur la « fabrique péri-urbaine » a reconnu ce fait en ces termes : « Tant dans la presse que dans la littérature scientifique, les développements pavillonnaires deviennent l'image des mutations que connaissent les périphéries des grandes villes et sont parfois considérés comme responsables des maux associés à la périurbanisation » (Callen, 2011). Pour J. Bastié et B. Dezert (1991), l'étalement des villes vient du manque de place dans le centre, rejetant en périphérie les nouvelles fonctions qui posent assez souvent des problèmes de nuisances ou d'enlaidissement. C'est dans ce contexte qu'Estebe (2004) déclare que « l'étalement urbain est mécaniquement la résultante du desserrement, c'est-à-dire de l'amélioration continue depuis trente ou quarante ans du confort des logements » parce que ce besoin de desserrement s'est accompagné d'une croissance du nombre de ménages, plus rapide que celle de la population. L'étalement peut aussi bien être appréhendé comme un état ou comme un processus (Nicot, 1996). Considéré comme état, il renvoie à la question du degré d'étalement relatif de la ville, mesuré à partir de comparaisons synchroniques alors que la notion de processus relève plutôt d'une appréciation diachronique, c'est-à-dire du rythme et de l'intensité de l'étalement dans le temps (Pouyanne, 2004). Sa mesure se fait alors par l'observation de l'extension du périmètre construit d'une agglomération à différentes périodes (Antoni, 2002).

Au vu de toutes ces définitions, l'étalement urbain dans cet article doit être entendu au sens de forme et non du processus. Loin de considérer tous les facteurs précités de ce phénomène, nous voulons plutôt mettre en exergue le rôle des transports comme un facteur très important dans la dynamique des surfaces urbaines. Certes, des études empiriques dont celle de J.-M. Offner (1993) mettent en doute la réalité d'une causalité linéaire entre le développement d'une offre nouvelle de transport et des transformations spatiales, sociales ou économiques. Selon cet auteur, « l'usage peu circonspect de la notion d'effet structurant des transports constitue une sorte de mystification scientifique au regard des enseignements des travaux empiriques et des réflexions théoriques ». Cependant, le même auteur admet que le transport représente une « condition

nécessaire mais non suffisante » de la croissance économique et de l'aménagement du territoire.

Tout en reconnaissant cette limite des « effets induits » des transports sur l'urbanisation et l'aménagement, nous nous situons dans la logique de nombreux chercheurs qui ont montré que l'étalement des villes est la conséquence de plusieurs modes de transports d'où le développement plus important des zones multimodales ou des croisements cumulant les avantages de plusieurs modes de locomotion. Comme le dit P. Merlin en 2000, « un système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation mais aussi un puissant facteur d'aménagement de l'espace ». Plus globalement, il semble que le fonctionnement des transports et l'étalement urbain soient intimement liés. L'importante analyse de Newman et Kenworthy (1991) permet de comparer différents types de villes en fonction des transports. Ainsi, ces auteurs montrent l'existence d'une corrélation négative entre de fortes densités, autrement dit une morphologie concentrée et une utilisation des transports individuels, ce qui explique l'extraordinaire étalement des villes américaines dont les réseaux sont largement structurés par les autoroutes. Le développement de l'automobile et sa démocratisation permettent un fort accroissement de l'étalement urbain, car les déplacements se sont affranchis de la dépendance liée aux transports en commun et ont ainsi permis la multiplication de cette urbanisation de très faible densité, essentiellement desservie par le réseau routier. L'accroissement de l'étalement urbain est de ce fait chronologiquement lié à cette démocratisation de l'automobile. Il se développe massivement dès le milieu du 20<sup>e</sup> siècle aux États-Unis et dans le dernier quart du siècle en Europe occidentale. On peut donc considérer qu'en Europe, la diffusion de l'automobile et l'étalement résidentiel sont deux phénomènes en interaction, liés entre eux par une causalité circulaire (Muth, 1971). D'un côté, « l'automobile, en tant que technologie de transport économisant sur les coûts et les temps de déplacement, a permis l'urbanisation de nouveaux territoires, accroissant ainsi l'étalement » (Pouyanne, 2004). De l'autre côté, l'allongement des distances et la dispersion des activités consubstantielles à l'étalement ont rendu l'automobile indispensable pour de nombreux déplacements, comme l'illustre le concept de dépendance automobile consécutive au système automobile, composé notamment d'un



ensemble de routes et d'équipements facilitant son usage (Dupuy, 1999). La dépendance automobile est « une situation dans laquelle une ville se développe sur l'hypothèse selon laquelle l'usage de l'automobile prédominera, de sorte que priorité lui soit donnée en ce qui concerne les infrastructures et la forme du développement urbain » (Newman et Kenworthy, 1998). Dans les zones les moins denses de la ville, la configuration du bâti est telle, que l'automobile y est devenue « une nécessité, et non plus un choix » (Newman et Kenworthy, 1991). Pour comprendre le rôle de l'automobile, il est important d'expliquer la théorie des trois âges de la ville en Europe et de la mettre en rapport avec l'étalement urbain. C'est ainsi que nous pourrions savoir si c'est le même principe qui sous-tend ou non l'étalement urbain dans les grandes villes africaines en général et à Lomé en particulier.

### **La théorie des trois âges dans les pays industrialisés**

La problématique de l'interaction entre forme urbaine et mobilité quotidienne est un sujet qui a préoccupé les chercheurs depuis que l'automobile a révolutionné les transports et favorisé l'étalement urbain. « Longtemps circonscrite, la ville a profité de la révolution industrielle et de son exode rural pour prendre ses aises et franchir définitivement le mur d'enceinte qui l'a précisément délimité pendant des siècles » (Piombini, 2006). C'est au cours des années 1970 que l'on observe dans beaucoup de pays industrialisés, une modification de la croissance urbaine. Elle ne se constitue plus par densification du bâti intra-muros mais, bien au contraire, par étalement spatial (Andan et Tabourin, 1998). Les zones d'habitat s'étendent dans les périphéries alors que les activités économiques restent concentrées dans les centres urbains. C'est le début du phénomène de la périurbanisation qui s'est généralisée sur l'ensemble des territoires en engendrant des déséquilibres spatiaux dans les territoires avec un habitat qui s'est dilué dans l'espace. Pour comprendre cet étalement urbain et cette périurbanisation, il faut interroger les modes de transport et l'automobile qui ont engendré le nouvel âge de la ville avec pour conséquence l'influence sur les localisations et les densités en fonction des spécificités du réseau. Avec les progrès des transports et

l'amélioration des conditions de mobilité qui ont contribué à modifier les formes urbaines que nous connaissons aujourd'hui, les villes ont changé de morphologie, passant successivement par trois âges distincts (Dupuy, 1995 ; Newman et Kenworthy, 1996) qu'il convient de rappeler.

- Le premier âge est celui de la ville pédestre caractérisée par une proximité obligatoire. Elle est très dense et s'étend sur un rayon maximum de 5 kilomètres avec mélange d'emplois et résidences.

- Le deuxième âge est la ville radiale ou ville des transports en commun. L'avènement des transports en commun permet à la ville de s'étendre sur un périmètre de 30 kilomètres. Cette extension se fait « en doigts de gant », le long des lignes de transport de masse spécialement de chemin de fer. L'urbanisation se développe principalement autour des nœuds qui correspondent aux stations de transports en commun avec création de territoire suburbain. Avec l'apparition du tramway, la ville compacte voit son organisation urbaine peu à peu modifiée avec une dissociation progressive entre les fonctions urbaines et les zones de résidences. La transformation spatiale aboutit plus tard à une certaine forme de spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain. Ce processus conduit, d'une certaine manière, à la reconfiguration de l'espace urbain, dans lequel, les territoires s'individualisent en fonction de l'activité dominante qui s'y produit. La discordance entre lieux de résidence et de travail va se poursuivre avec les innovations dans les transports, mais surtout avec le boom de la motorisation individuelle.

- Enfin, la ville automobile est peuplée de citadins plus rapides, plus flexibles, moins contraints. Le processus de réorganisation spatiale induit par les prouesses techniques dans les transports collectifs, est accéléré et accentué par l'automobile qui a largement contribué à la diffusion de l'habitat mais aussi au renforcement de la spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain. Il s'agit d'une transformation spatiale que M. Wiel (2002) n'a pas hésité à considérer comme « le passage de la ville compacte, ville pédestre où les lieux de résidence et d'activités se confondent, à la ville éclatée, ville automobile ». Selon lui, le changement des conditions de mobilité est un facteur déclencheur de la « recomposition urbaine ». Le gain de vitesse lié à l'usage de l'automobile étend le périmètre de la ville jusqu'à 40 kilomètres. De plus, la souplesse et la flexibilité

du mode automobile permettent au développement urbain de s'affranchir des grandes voies de circulation. L'urbanisation procède par un « comblement des vides interstitiels » à faible densité (Bordreuil, 1995). Selon le même auteur, l'automobile, en autorisant la « déplaçabilité des lignes de communication » transforme la localisation des activités et des hommes d'une logique de ligne à une logique de zone (Pouyanne, 2004). Tout l'espace est à nouveau occupé, les limites de la ville sont repoussées, le périurbain est colonisé et la ville s'étale. Cette périurbanisation extensive fait naturellement penser au modèle des villes américaines, plus récentes, et qui se développent au rythme des modes de transport modernes qui ont joué un rôle significatif en permettant la croissance et l'étalement des zones métropolitaines.

L'usage généralisé des véhicules motorisés en influençant les politiques d'aménagement urbain et les stratégies des acteurs individuels et économiques, a entraîné une recomposition urbaine particulièrement défavorable à la marche à pied. Parlant de la modification du rapport espace et temps, Bouchet (2006) démontre que l'acquisition de la voiture individuelle a renforcé cette tendance de localisation dans les périphéries. Elle est nécessaire pour quitter le centre-ville mais également obligatoire pour vivre dans la périphérie. Le phénomène s'est accéléré en raison de l'accroissement toujours plus important des vitesses de déplacements (performances techniques des véhicules, circulation sur des voies rapides de type autoroutes, rocade...) et de l'amélioration du réseau de routes revêtues. Dupuy (1995) a montré à quel point l'utilisation d'un véhicule individuel se révèle indispensable pour les déplacements quotidiens des habitants des communes périurbaines. En raison même de la diffusion spatiale de l'habitat, l'absence d'une desserte adaptée en matière de transports collectifs dans les espaces périurbains, renforce l'usage de la voiture pour les déplacements. Les transports en commun périurbains sur route ne sont pas suffisamment performants et attractifs par rapport à la voiture individuelle. Désormais, la ville compacte tend à disparaître sous l'effet de ces nouvelles pratiques (Kaufmann, 2005). Les populations construisent de plus en plus des maisons individuelles dans les périphéries urbaines. « Des logements à moindre coût des marges ont été plébiscités car les moyens

de transport ont accompagné, voire initié, la volonté des citoyens de disposer d'habitations plus vastes, à la fois proche de la ville et de la nature » (Piombini, 2006). Dans le même ordre d'idée, plusieurs hypothèses sont avancées par O. Bouchet (2006) pour expliquer ce phénomène de périurbanisation. Il s'agit de la recherche d'un cadre naturel situé à proximité de la ville, la tranquillité, le calme, le confort et l'intimité dans le logement, le désir d'accéder à la propriété grâce à des prix du foncier plus accessibles que dans la ville-centre. Ce sont les ménages jeunes et aisés qui tendent à quitter les centres urbains encombrés pour s'installer dans les zones vertes et aérées, à la recherche d'une meilleure qualité de vie. Dans ce processus, les progrès techniques dans le domaine des transports et la démocratisation de l'automobile, en procurant une accessibilité facilitée, ont largement favorisé la périurbanisation des ménages.

C'est dire que l'étalement urbain et la périurbanisation dans les pays développés sont le fruit d'une longue histoire qui s'organise autour de la théorie des trois âges de la ville que nous avons présentée. Même s'il y a des marcheurs sur de petites distance terminales ou de rabattement, il faut reconnaître que la ville pédestre en Europe et en Amérique du Nord a laissé depuis longtemps la place aux transports en commun et surtout à l'automobile qui contribuent à la structuration des espaces traversés et à l'étalement urbain.

### **UNE THÉORIE QUI NE S'APPLIQUE PAS AUX VILLES D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE**

Les villes d'Afrique, très récentes, ont été marquées par une croissance démographique et spatiale rapide, qui s'est réalisée la plupart du temps, en dehors de tout cadre réglementaire de développement urbain.

Contrairement à ce schéma présenté plus haut où c'est l'acquisition de la voiture individuelle qui a renforcé la tendance de localisation dans les périphéries des villes européennes, dans les villes africaines tout comme à Lomé, le choix d'occuper la périphérie n'est pas un besoin de desserrement du centre-ville. C'est plutôt une obligation pour les populations pauvres et moyennes issues de l'exode rural et des migrations urbaines d'être reléguées à

la périphérie pour y construire un habitat pauvre sur des espaces non viabilisés et parfois non lotis. Selon Mounoutchy (2008), « les pouvoirs publics n'ont pas pu contrôler l'espace et poursuivre le modèle d'urbanisation colonial. Très vite, la culture autochtone d'occupation de l'espace a pris le dessus sur l'ordre établi par les colonisateurs, ce qui fait que plusieurs procédures illégales d'occupation des terrains urbains et des constructions spontanées ont modifié l'ordre pour créer des paysages urbains désordonnés ».

Il est évident que l'accroissement démographique de ces dernières décennies a profondément transformé l'organisation spatiale des villes africaines. Le coût du foncier et l'offre de logement disponible ne permettent pas aux ménages moyens et pauvres voulant accéder à la propriété d'acquérir un logement dans les espaces centraux très recherchés. Ils achètent et construisent donc leur maison individuelle dans les zones périphériques généralement moins urbanisées. À Niamey par exemple, les parcelles loties, très insuffisantes quantitativement, se sont aussi avérées d'un prix trop élevé pour les couches populaires ; et en réponse, le développement de l'autoproduction de logements en périphérie à partir des années soixante-dix a reproduit la forme classique de la concession, parcelle fermée bâtie autour d'une cour intérieure et que peuvent se partager plusieurs ménages (Diaz-Olvera *et al.*, 2002). Le quartier suburbain Talladjé, l'un des plus peuplés et des plus denses de la ville de Niamey est un exemple original d'urbanisation spontanée qui a contribué à l'étalement urbain de cette capitale. Selon K. Motcho et H. Saïdou (2012) « la très forte croissance démospatiale de Niamey n'engendra malheureusement pas une réponse des pouvoirs publics aux attentes des populations dans le secteur des transports. La réponse vint plutôt du secteur informel notamment, dont quelques artisans virent un moyen d'y gagner quelques sous ». Malgré les Talladjé-Talladjé, ce quartier est encore sous équipé et sous-intégré à la ville ce qui pousse ses actifs à l'abandonner quotidiennement pour aller chercher quelques sous pour faire vivre leur famille.

Cette production de la ville par « le bas » prend alors le plus souvent la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population. Très souvent, l'accessibilité est loin d'être un critère pré-

dominant dans le choix de la localisation résidentielle des ménages dans les villes Africaines. Ni la quantité et encore moins la qualité des infrastructures urbaines n'occupent une place prépondérante dans les stratégies résidentielles. Selon Diaz-Olvera, les analyses sur les villes de Bamako, Niamey et Ouagadougou à partir d'enquêtes ménages réalisées dans les années 1990 confirment globalement que la croissance démographique et la prédominance de l'habitat horizontal en Afrique de l'ouest ont favorisé une forte extension spatiale des villes africaines qui rend de plus en plus difficiles les conditions de déplacement des citadins, particulièrement des pauvres. Ceux-ci se trouvent souvent refoulés dans des zones éloignées du centre, peu ou mal desservies en services urbains de base, avec des infrastructures routières généralement déficitaires et des services de transport collectifs limités en quantité et en qualité. « Pour ces citadins pauvres ne disposant pratiquement pas de véhicules de transport individuels et à la faible solvabilité financière, le risque est alors que la pauvreté se convertisse presque automatiquement en exclusion des emplois et des services urbains » (Diaz-Olvera, 2002). L'urbanisation très rapide d'Abidjan, par exemple, qui s'est accompagnée d'une évolution démographique assez importante est le fait de l'effet conjugué d'une forte immigration et d'un taux d'accroissement naturel élevé, mais surtout de la crise sociopolitique que traverse la Côte-d'Ivoire depuis le 19 septembre 2002, ce qui a entraîné l'afflux de déplacés dans la capitale (Kassi, 2007). Les problèmes liés à cette croissance urbaine si brutale deviennent de moins en moins maîtrisables. Selon l'auteur, « ce type d'habitat est aujourd'hui une composante très importante du tissu urbain, notamment à Yopougon et à Abobo où cette urbanisation illégale a conquis d'immenses espaces ». À partir du cas de Dakar, Mounoutchy (2008) a démontré dans sa thèse que la périurbanisation en Afrique Noire s'avère être une production territoriale et culturelle d'un géotype urbain très complexe. Il a montré la complexité des relations périurbanité-informalité et décrit la particularité des espaces périurbains negro-africains en estimant : « qu'au-delà des conditions politiques et économiques assez fragiles, les espaces périurbains traduisent une particularité fondée sur le rapport culturel et traditionnel des populations à l'espace. À défaut d'obtenir une parcelle de terrain par les services de cadastres ou par la municipalité,



le citoyen s'installe sur un espace vide. Il l'aménage avec ses moyens et sa vision de l'habitat qui est avant tout culturelle » (Mounoutchy, 2008).

Y. Diagana dans sa thèse a montré que les critères de choix de localisation résidentielle des ménages les plus souvent mis en avant semblent être l'aspiration à la propriété, quitte à s'installer dans des zones sous-équipées ou à faible niveau d'accessibilité, l'accessibilité n'étant pas un facteur décisif dans le choix. Encore faudrait-il que les ménages aient le choix, car « la plupart des habitants qui ont peuplé par exemple les quartiers périphériques de Nouakchott, viennent pour l'essentiel des zones sinistrées par plusieurs cycles de sécheresses et ces réfugiés climatiques sont installés là où cela leur semblait possible en attendant une assistance humanitaire des pouvoirs publics » (Diagana, 2010). Même si, à leur arrivée en ville, certains migrants trouvent un hébergement, provisoire ou à plus longue durée, auprès de parents demeurant dans les quartiers centraux, ce sont les zones d'habitat « spontané » qui accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants. Ils sont rejoints par des citadins de plus longue date, exclus de fait des quartiers lotis compte tenu de leurs revenus faibles et irréguliers. « Fréquemment au chômage ou dans des emplois précaires, pénalisés par l'éloignement des services et équipements urbains, bien souvent dépendants d'une offre de transport collectif irrégulière et onéreuse, ces citadins périphériques cumulent les handicaps et subissent des conditions de vie particulièrement difficiles » (Diaz-Olvera, 2002). C'est notamment le cas des conditions de déplacement, alors même qu'un niveau minimal de mobilité est indispensable pour assurer la survie quotidienne.

À Lomé, l'automobile n'a pas été déterminante dans la périurbanisation puisque les longues distances à parcourir le sont encore à pied et au moyen des transports artisanaux. La sous-occupation du sol, les constructions désordonnées et la création de nouveaux quartiers de plus en plus éloignés de la ville expliquent la présence de nombreuses parcelles non bâties dans l'agglomération (Guézéré, 2011). C'est pourquoi d'après Y. Marguerat (1986), « Lomé est une ville dont l'espace urbain a été toujours produit par ses habitants » qui ont toute la latitude d'organiser leur cadre de vie à leur manière, ce qui se traduit par une extension démesurée de la ville sans infrastructures adéquate. Il n'y a ni un plan d'occu-

pation du sol, ni un véritable plan de développement urbain et surtout un plan de déplacement urbain, ce qui met l'organisation de l'espace et du transport urbain du pays à rude épreuve. Dans ces conditions, la théorie des trois âges ne peut pas s'appliquer aux villes africaines qui n'ont pas encore achevé la phase de la ville pédestre, qui n'ont pas encore un transport public efficace et dans un contexte où la voiture n'est pas encore à la portée du plus grand nombre de personnes. Si la voiture fait partie intégrante de la vie quotidienne des européens et américains, pour les africains, l'automobile se révèle d'un accès beaucoup plus aléatoire. « Les taux d'équipement en automobile, pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture, demeurent à des niveaux faibles, de l'ordre de 10 à 15 %. Conséquence de la taille importante des unités domestiques, les taux de motorisation n'atteignent que des valeurs très limitées, de l'ordre de 20 à 30 % à Bamako, Conakry, Dar es Salam, Nairobi ou Niamey, de 40 % à Dakar » (Diaz Olvera *et al.*, 2007). Le Togo est encore très mal loti en ce qui concerne la motorisation, ce qui rappelle l'affirmation de C. Gerondeau (1993) à propos de la France dans les années 1940 : « l'automobile est encore un objet de luxe qui reste l'apanage des privilégiés de la fortune ». Si pour P. Merlin (1992), « les banlieues de la première moitié du <sup>xx</sup>e siècle dans les grandes agglomérations sont l'œuvre du chemin de fer et que c'est l'automobile qui guide actuellement l'urbanisation dans les pays développés », à Lomé tout comme à Cotonou et à Ouagadougou, c'est plutôt la moto qui dessert aujourd'hui les quartiers périurbains et participe à vaincre l'enclavement et les longues distances. À ce propos, S. Bamas (1995) dira qu'un « système de transport axé sur des transports individuels (voitures particulières, deux roues) ouvre beaucoup d'espace et favorise l'urbanisation diffuse comme c'est le cas du Burkina-Faso où l'urbanisation diffuse dans les villes est le fait des deux roues ». C'est pourquoi il est intéressant d'étudier l'étalement urbain à Lomé, une ville africaine à deux roues motorisées en dehors de l'automobile, afin de montrer que l'étalement urbain des villes du nord et du sud ne se ressemblent pas dans la forme et dans le fond. Mais avant de décrire le rôle de la moto dans la structuration de l'espace urbain, il est important de voir si les transports publics et populaires n'ont pas quand même joué un rôle dans le processus d'urbanisation dans

les trois décennies qui ont suivi les indépendances avant l'apparition des taxis-motos à Lomé.

## DE LA FORMATION DE LA VILLE DE LOMÉ À SON ÉTALEMENT : QUEL RAPPORT AVEC LES MODES DE TRANSPORT ?

### Une croissance démographique et spatiale qui s'est faite en dehors de l'automobile

Créée en 1897 à l'époque coloniale, Lomé, à l'origine, couvrait une superficie restreinte de moins de 150 ha englobant les quartiers administratif et commercial. La vie urbaine s'organisait autour des services, des entrepôts, du wharf, de la gare ferroviaire, de la cathédrale et des centres commerciaux. En 1914, après le départ des Allemands, les Britanniques administrèrent la ville jusqu'en 1920 où les Français leur succédèrent quand la Société des Nations (SDN) leur attribua les deux tiers du territoire de l'ancien Togo land. La croissance fut donc ralentie à cause des effets de la crise économique mondiale qui entraîna la réduction des activités et des dépenses publiques. Mais de façon générale, l'époque d'après-guerre a été pour le Togo, comme dans les autres pays voisins, une époque de prospérité sans égal comme l'a souligné

Y. Marguerat (1992, p. 37) en ces termes : « À la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'abolition du travail forcé, les investissements massifs des crédits FIDES et surtout l'envol des cours des produits tropicaux apportent au Togo comme dans les pays voisins une prospérité sans précédent. » À cette époque, la ville comprenait déjà, selon Y. Marguerat (1981) une frange de grands équipements collectifs consommateurs d'espace tels que le collège protestant, l'hôpital à l'ouest du plateau, le camp militaire au centre sud, le collège Saint-Joseph et le lycée de Tokoin à l'est. La suprématie de Lomé était sans partage avec ses fonctions politiques, commerciales et religieuses comme en témoigne le tableau 1.

Après le déclin de la population pendant la crise économique et les deux guerres mondiales, Lomé a connu un regain démographique à partir des années 1950. Ce fut le début de son explosion tant sur le plan démographique que spatial, parce que dès 1950, la ville va éclater hors de ses anciennes limites matérialisées par le boulevard circulaire, en poussant rapidement vers la lagune le long des routes nationales. L'indépendance en 1960 intervint dans ce rythme de développement économique et de croissance démographique et imprimera à la croissance urbaine une allure très accélérée (Guézéré, 2008). Sa croissance démographique résumée dans le tableau 1, a été marquée par plusieurs étapes qui vont de l'époque coloniale jusqu'à nos jours en

| Année | Nombre d'habitants | Croissance (en valeur absolue) | Taux d'évolution démographique | Surface en hectares | Densité (hab/ha) |
|-------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------|------------------|
| 1900  | 3 000              | –                              | –                              | 150                 | 20               |
| 1910  | 8 000              | + 5 000                        | + 9 %                          | –                   | –                |
| 1920  | 11 500             | + 3 500                        | + 3,5 %                        | –                   | –                |
| 1930  | 15 000             | + 3 500                        | + 2,6 %                        | –                   | –                |
| 1940  | 18 000             | + 3 500                        | + 1,8 %                        | 400                 | 45               |
| 1950  | 33 000             | + 15 000                       | + 5,8 %                        | 550                 | 60               |
| 1960  | 85 000             | + 52 000                       | + 8,8 %                        | 1 000               | 85               |
| 1970  | 185 000            | + 100 000                      | + 7,4 %                        | 2 000               | 93               |
| 1981  | 375 000            | + 190 500                      | + 6,1 %                        | 6 000               | 58               |
| 1990  | 650 000            | + 274 501                      | + 5,9 %                        | 8 000               | 81               |
| 2000  | 800 000            | + 150 000                      | + 4,2 %                        | 20 000              | 78               |
| 2010  | 1 477 600          | + 677 600                      | + 2,8 %                        | 35 000              | 42               |

Tableau 1 : Évolution de la population et de la superficie de l'agglomération de Lomé de 1900 à 2010 (Source : Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale, Recensements de 1960, 1970, 1981, 2010 et estimations)  
*Surface and population evolution of the agglomeration of Lome, from 1900 to 2010*

passant par les années des indépendances comme l'indique la figure 1 (**planche VI**).

À partir de l'observation du tableau 1, on peut déduire que la croissance de la population de Lomé s'est faite en deux temps. Jusqu'en 1940, la ville ne représentait rien. Mais L'indépendance du Togo a été un véritable détonateur de la croissance urbaine de Lomé qui comptait désormais 85 000 habitants en 1960. L'accession du Togo à la souveraineté nationale qui a nécessité la mise en place d'une nouvelle administration pour gérer le pays s'est traduite ainsi par le renforcement des fonctions de la capitale et sa modernisation. Les structures industrielles, financières et commerciales ont été concentrées dans la capitale. « Devenue la ville d'accueil des grands services de l'État et de multiples fonctions spécialisées, Lomé concentre plus de 60 % des fonctionnaires du pays » (Marguerat, 1997) et attire chaque année un nombre important des populations rurales et d'immigrants étrangers qui viennent grossir la population urbaine. C'est pourquoi sa population a doublé tous les dix ans, de 1950 jusqu'en 1990. Après l'indépendance en 1960, de substantiels efforts sont faits pour la mise en place d'un véritable système de services sociaux et d'infrastructures urbaines pour les activités humaines. Désormais, la bande littorale se révéla insuffisante aux besoins du développement de la ville. Lomé vivra ainsi une explosion tant sur le plan démographique que spatial avec des taux de croissance de la population très élevés comme le montre le tableau ci-dessus. Une vigoureuse croissance urbaine se déclencha comme partout ailleurs en Afrique. De part et d'autre du vieux Lomé, le dynamisme affecta de grands espaces. La ville dépassa le boulevard circulaire et la lagune dès les années 1960, pour s'étendre sur le plateau de Tokoin. Ainsi, de 1 000 ha en 1960, la surface bâtie passera à 6 000 hectares en 1980. C'est surtout à partir de cette année que l'explosion démographique et spatiale va propulser la ville bien au-delà du plateau de Tokoin, avec l'évolution rapide des surfaces occupées. En considérant le centre-ville actuel, on estime que Lomé s'étend dans un rayon de plus de 15 km et est déjà reliée à Agoènyivé et Adidogomé pour une superficie d'environ 35 000 hectares. C'est une agglomération aux conditions de croissance particulières. En effet, la barrière maritime de l'Atlantique au sud et la contrainte administrative de la frontière ghanéenne

à l'ouest empêchent l'évolution dans ces deux sens. Une vue aérienne permet à l'observateur de distinguer une trame urbaine discontinue dans les franges extrêmes de la ville. Aux fortes poussées du domaine bâti le long des grands axes de circulation, s'opposent de vastes zones anarchiquement occupées ou sans construction, surtout les zones administratives appartenant à l'État. C'est donc dans sa partie septentrionale que la ville s'étale. Les quartiers périphériques non encore intégrés à la commune de Lomé connaissent une véritable dynamique spatiale tant ils constituent les zones d'attraction actuelle des Loméens à cause de la faible valeur marchande des terrains à usage d'habitation. La principale caractéristique de cet étalement urbain est la formation d'importantes zones périurbaines, où des modes d'utilisation des sols informels et illicites prédominent. À cela s'ajoutent l'absence d'infrastructures, des services publics et des services de base insuffisants et, surtout, des transports publics inexistantes. C'est pourquoi, on assiste ces dernières années, à une nouvelle spatialisation des modes de transport populaires qui jouent un rôle régulateur dans la déserte de la ville et dont le développement contribue à la recomposition de l'espace urbain. Mais il ne faut non plus oublier de rappeler dans la partie suivante qu'un transport conventionnel a joué, entre 1963-1982, un rôle très important dans la structuration de l'espace urbain avant de laisser la place au secteur artisanal qui s'est développé de manière plus ou moins spontanée, pour répondre à une demande non satisfaite aujourd'hui.

### **La RMTU et les transports artisanaux face à la dynamique de l'expansion urbaine des indépendances jusqu'en 1990**

Telle que décrite plus haut, la dynamique du développement urbain de Lomé à partir de 1960 s'est traduite par son extraordinaire croissance spatiale. Comme tout développement polarisé, elle traîne avec elle des insuffisances dues à la négligence d'une approche de développement global et intégré de l'espace urbain. Elles ont entraîné la concentration des emplois au centre-ville et engendré un besoin croissant de mobilité.

Le plan de Lomé s'organise autour d'une zone centrale en forme de demi-cercle délimité au sud par le

tronçon Lagos-Abidjan et tout autour par le boulevard circulaire. Cet espace réduit comme l'indique la carte (figure 2) est le centre-ville de Lomé qui concentre l'essentiel des activités : administration, banques, grandes maisons de commerce et le grand marché d'Adawlato. L'importance des flux qui convergent vers ce centre, donne la mesure de la dimension politique et économique de ce lieu dans l'organisation de la ville de Lomé et reste dans l'imaginaire de la population, le pôle pourvoyeur d'emploi où les populations s'y rendent régulièrement dans l'espoir de trouver du travail (Guézéré, 2011). Avant la création d'un système de transport public conventionnel, le besoin de mobilité induit par les différentes activités a engendré l'apparition des taxis collectifs dès 1955, qui répondaient à la demande de transport tant individuel que collective. La gare centrale qui était localisée au centre-ville à proximité du grand marché était le point de référence de tous les taxis. Avec une population de 85 000 habitants pour un taux de croissance de 8,8 % en 1960, les taxis collectifs n'étaient plus en mesure d'assurer la desserte de tout l'espace urbain

tant l'indépendance du Togo à cette année avaient enclenché la réalisation de plusieurs projets à Lomé qui s'étalait d'année en année. La réponse à la mobilité quotidienne sera apportée suite à la délibération municipale du 30 octobre 1962 qui a consacré la mise en place de la Régie Municipale de Transport (RMTU) en tant que service auxiliaire des activités municipales de la commune (Technosynesis, 1979). Cette initiative dont l'objectif était d'offrir à tarif réduit, un service de transport aux classes sociales à bas revenus, a comblé les espoirs des populations qui avaient de la peine à se déplacer. Il est clair que l'urbanisation accélérée en périphérie et l'augmentation incontrôlée des distances dans la ville a augmenté les besoins de déplacements motorisés et contraint les autorités à recourir aux moyens de transports publics. L'automobile n'a pas joué le rôle déterminant dans l'étalement urbain à Lomé, comme en Europe. La croissance urbaine anarchique sans planification a nécessité la mise en exploitation des lignes d'autobus de la RMTU. Face au succès que connaissait cette entreprise, le réseau s'est développé avec création de

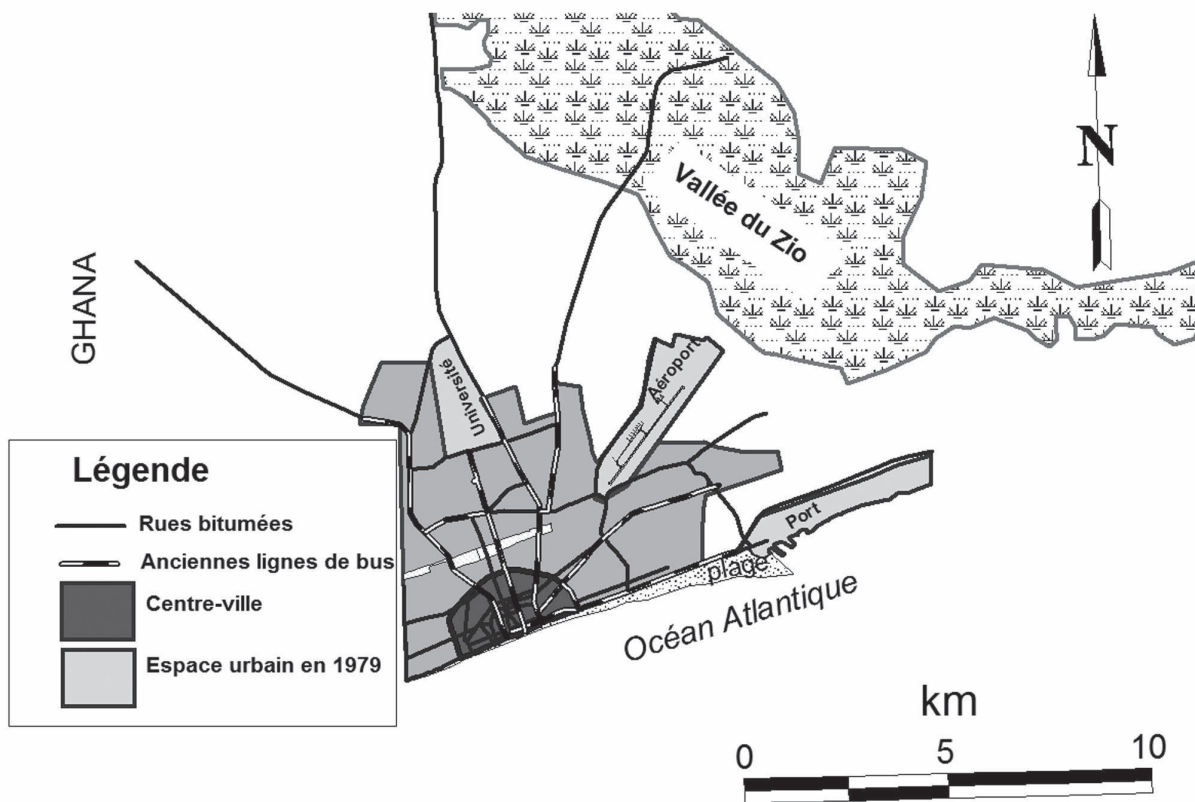


Figure 2 : Rues et lignes de bus à Lomé en 1979 (Source : Technosynesis)  
Streets and bus ways in Lomé (1979)

11 lignes, qui ont été réduites par la suite à 6, à cause des difficultés de gestion (figure 2). Toutefois, il est difficile de dire que c'est ce seul système de transport qui a favorisé le développement de la forme d'urbanisation actuelle et modelé l'espace urbain.

Selon Technosynthesis (1979), « la capacité de ces lignes à assurer, à l'époque, la majeure partie de la demande en transport, leur a permis d'être un outil essentiel au service de la mobilité urbaine ». Les autobus ont constitué un instrument central dans l'évolution spatiale de Lomé. Le réseau de lignes qu'ils avaient tissé avait permis à la ville d'être desservie jusqu'au-delà des limites du centre historique, parcouru à pied et au moyen des premiers taxis artisanaux. Le rôle que les autobus ont joué dans la structuration de l'agglomération était plus que jamais, nécessaire à la croissance de l'économie urbaine, mais également à la cohésion spatiale à travers leurs liaisons avec les pôles d'emploi du centre-ville et les quartiers périurbains traversés par les rues adaptées au transport en commun. C'est pourquoi ils ont été très présents dans le centre communal qui concentrait populations, activités, équipements et l'essentiel de la voirie aménagée. Par contre, ils l'ont été moins dans les quartiers périphériques d'urbanisation diffuse. « Le schéma général des lignes d'autobus se calquait tout naturellement sur celui des rues bitumées et non sur l'agencement des quartiers et il était réduit à sa plus simple expression à cause du faible pourcentage de rue de cette qualité » (Technosynthesis, 1979, p. 26). Les effets structurants des bus ont été donc faibles parce que le réseau des lignes a toujours épousé la configuration du réseau viaire primaire bitumé sur la route d'Atakpamé, la route de Kpalimé et la route d'Aného qui ne sont rien d'autres que les routes nationales reliant l'intérieur du pays (figures 1 et 2). Dans ces conditions, bien de quartiers enclavés étaient toujours restés inaccessibles aux bus et se trouvaient dépourvus de desserte. De ce point de vue, l'on peut dire que le rôle des autobus de la RMTU dans le processus d'urbanisation certes important, ne fut qu'approximatif parce que son réseau s'adaptait de moins en moins à l'évolution spatiale. Par exemple, les quartiers de l'est tels que Kponou, Souza Nétimé, Akodessewa, le nord de Nyékonakpoè, et ceux du nord-ouest créés à partir de 1980 étaient totalement dépourvus de service à cause de l'état défectueux des rues.

Dans cette analyse, la comparaison de Lomé avec Abidjan, qui fut l'une des premières capitales en Afrique de l'Ouest à créer la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) en 1960, est nécessaire parce qu'elle permet de mieux comprendre les différences des effets induits des transports en communs en Afrique. Selon I. Kassi-Djodjo (2010), « la capacité des autobus à assurer, à l'époque, la majeure partie de la demande en transport, leur a permis d'être un outil essentiel au service des stratégies des planificateurs. En effet, ils ont constitué un instrument central dans l'évolution spatiale d'Abidjan. Le réseau de lignes qu'ils avaient tissé avait permis à la ville de s'étendre au-delà des limites du centre historique, jadis parcouru au moyen des transports artisanaux ». Cependant, malgré sa longue expérience et son monopole qui lui ont permis de mieux desservir l'agglomération d'Abidjan, le service de la SOTRA est aujourd'hui en inadéquation avec la demande toujours croissante. « L'offre est insuffisante dans les quartiers centraux à très forte densité de population et de plus, le réseau d'autobus exclut de nombreux secteurs, notamment les quartiers à urbanisation récente, situés sur les marges de la ville, comme les villages périurbains, les nouveaux quartiers et les zones d'urbanisation spontanée, d'où la coexistence des autobus et des modes informels dénommés transport populaires qui jouent un rôle important dans la densification et l'extension de ces périphéries urbaines. »

Si l'année 1982 correspond à la disparition de la RMTU et à la fin de la desserte de Lomé par les autobus en raison de la crise économique et de la mauvaise gestion, c'est paradoxalement à la même période que la croissance urbaine était plus intense et avait besoin d'un réseau efficace d'autobus. C'est alors que les taxis collectifs artisanaux vont profiter de la défaillance des autobus pour intensifier leurs activités et garder le monopole du transport urbain. Depuis lors, les lignes des taxis collectifs ont, non seulement participé à une urbanisation non maîtrisée, mais aussi, elles ont favorisé le mitage urbain autour des anciens villages à proximité qui ont été intégrés à la ville. Les taxis collectifs et les taxis-métros<sup>2</sup> ont donc développé des réseaux de lignes à l'intérieur des quartiers périphériques, entre les

2. Ce sont des minibus de 9 places qui assuraient les transports des Loméens des quartiers périurbains vers le centre-ville depuis les années 1980. Mais avec l'apparition des taxis-motos, ils ont disparu en 1992.



zones d'habitation et les principaux équipements socio-collectifs avant de s'étendre à l'ensemble de la ville. L'essentiel des rues bitumées et des stations taxis collectifs est localisé dans les quartiers densément peuplés du centre-ville et du péricentre, bénéficiant ainsi de bonnes conditions de mobilité. Le problème de l'accessibilité aux quartiers périphériques se pose avec acuité dans la mesure où la majorité des rues non revêtues, sont des voies de sable ou de terre fréquemment inondées en saison de pluie. Le réseau de transport a du mal à s'adapter à l'urbanisation périphérique anarchique et non planifiée. Les populations ont de la peine à se déplacer d'un quartier à un autre. Les banlieues situées dans le prolongement des pénétrantes et des principales artères sont les seules à bénéficier de la desserte des taxis collectifs.

Au terme de cette analyse, il apparaît que Lomé la capitale du Togo, est une ville coloniale qui n'a amorcé son véritable essor urbain qu'à partir de 1960. En dépit de son développement récent, elle est tout autant concernée que les villes européennes, par l'étalement urbain alors que l'usage de l'automobile n'est pas répandu. Par le fait même de sa croissance démographique très rapide, Lomé a connu une urbanisation désordonnée et la tendance à l'étalement urbain a joué défavorablement sur les conditions d'accès à la ville. Qu'il s'agisse du lotissement de parcelles, de la production de logements ou de la fourniture des services de base, les interventions publiques n'ont pas été à la taille des besoins des citoyens. Aujourd'hui, l'importance de la marche à pied sur de longues distances est incontestable à Lomé, car c'est le mode de déplacement des populations pauvres, habitant généralement ces quartiers périphériques souvent non équipés. Mais la marche ne peut favoriser une extension urbaine et une rapide et totale couverture de la ville comme le font actuellement les taxis-motos et les motos privées. La moto sous ses différentes formes d'utilisation, constituent la seule alternative à la marche qu'il faut analyser pour comprendre comment elle arrive à sortir les habitants de leur isolement à défaut des moyens de transport en commun.

## DE L'USAGE PRIVÉ DE LA MOTOCYCLETTE À LA STRUCTURATION DE L'ESPACE LOMÉEN

L'analyse du développement actuel de Lomé illustre la nouvelle articulation entre transports artisanaux et dynamiques spatiales. Le rôle de la moto ne peut être soustrait du processus d'urbanisation, parce qu'elle intervient aussi bien dans la ville intramuros que dans des quartiers partiellement urbanisés et son utilisation permet d'accélérer l'occupation des espaces périphériques. Il est important de présenter le double usage de la moto pour savoir si son usage privé et commercial permet de créer de nouveaux espaces urbains.

Au Togo, l'utilisation massive de la moto privée depuis les années 1990 est une mutation complète du système de transport où presque toutes les populations ont décidé d'emprunter les motocyclettes plutôt que les véhicules trop chers et les transports en commun quasi-inexistants. On pourrait dire que la moto est pour la dynamique du territoire urbain togolais, ce que l'automobile est pour la structuration de l'espace urbain américain et européen. Certes, à Lomé, aucune Enquête Ménages n'a été faite pour pouvoir mettre à la disposition des chercheurs les indices fiables de la mobilité urbaine, comme on en trouve à Ouagadougou, à Abidjan, à Dakar. Seules quelques estimations nous permettent de donner une vue globale de cette mobilité. La demande urbaine à Lomé établie à partir des données démographiques et du niveau d'exploitation de l'offre actuelle était estimée en 1994 à environ 200 000 déplacements motorisés par jour, se répartissant entre les différents modes comme suit : 58,5 % en moto, 34 % en taxi et minibus et 7 % en voiture privée (EAMAU, 1998). En 2001, cette répartition a considérablement évolué avec 20 % pour les taxis collectifs, 34 % pour les voitures particulières et 46 % pour les deux roues (SITRASS, 2001) et confirme la suprématie des deux roues motorisées parmi les modes de transport comme à Cotonou et à Ouagadougou. Selon la même source, dans ces villes à deux roues, les données sur les modes de transport consacrent une part faible pour les transports collectifs, soit 6 % à Ouagadougou, 2 % à Cotonou alors que cette part est très élevée à Dakar et à Abidjan avec respectivement 76 % et 72 %. Il apparaît donc que les systèmes de dépla-

cement sont fort différents d'une ville à une autre selon que les transports collectifs, les deux roues ou la marche à pied y sont dominants. Et justement à Lomé, la possession et l'usage d'une moto privée concernent actuellement une population très élargie de plus de 15 % (Guézéré, 2011), intégrant des ménages moyens et pauvres, « ce qui montre l'intérêt potentiel de ce mode dans ce schéma de sortie du cercle vicieux de la pauvreté » (Diaz Olvera et Godard, 2002). À part la marche et la bicyclette, la moto privée est le mode le plus utilisé à cause de son accessibilité aux classes moyennes et pauvres. Le premier réflexe de tout jeune fonctionnaire togolais de 25 à 35 ans aujourd'hui dès qu'il commence par travailler est de s'acheter d'abord une moto pour rompre avec la marche et le taxi-moto. L'utilisation de la moto personnelle se révèle indispensable aussi bien pour les déplacements quotidiens des habitants des quartiers de la ville intra-muros que ceux des quartiers périurbains. L'absence de rues aménagées et d'une desserte adaptée en matière de transports collectifs dans les espaces périurbains renforce l'usage de la moto pour les déplacements. Ainsi, la problématique de la moto dans l'espace urbain est devenue une question d'actualité depuis les années 1990 et préoccupe les chercheurs en sciences humaines ; d'où l'interrogation à laquelle cherche à répondre cet article et qui consiste à se demander en quoi les facteurs spatiaux expliquent l'importance

de plus en plus grande acquise par la moto dans le comportement de la mobilité quotidienne. La moto est tellement utilisée à Lomé qu'elle redessine une nouvelle ville métamorphosée par les longues files de motos dans les rues et carrefours et surtout dans les lieux de stationnement au niveau des parkings comme l'indique la figure 3.

Cette génération des villes à motos peut être considérée comme un instrument de mobilité, dont le pouvoir d'orientation sur le développement urbain est une évidence. Comme l'automobile en Europe, sa participation au fonctionnement des organisations socio-spatiales et les évolutions qu'elle a suscitées sont telles qu'à la structuration de la ville par ce moyen de transport répond désormais l'impact des formes urbaines sur le choix modal (Perrin, 2004).

L'efficacité de l'usage de la moto privée réside dans le fait qu'elle permet des déplacements rapides de la maison d'habitation jusqu'au lieu de destination avec moins de contraintes au niveau de stationnement et de temps perdu dans les embouteillages. Alfred Sauvy (1973) dans son fameux essai sur l'automobile, nous rappelait les fonctions premières de l'automobile que nous retrouvons parfaitement dans l'usage généralisé de la moto : « elle nous prend chez nous, à notre porte, avec nos bagages, nous isole du reste du monde, tout en nous transportant selon nos désirs, à notre gré ». Outre l'aspect utilitaire, il soulignait ainsi implicitement que posséder et utiliser une voiture revenait finalement à privilégier un accès privé à la mobilité dans l'espace public. La moto participe désormais à l'avènement des nouveaux rapports à l'espace urbain, symbolisés par un nouvel équilibre entre l'organisation spatiale et la mobilité. La moto personnelle permet alors, mieux que tout autre moyen de transport, de maintenir une cohérence entre des éléments éparpillés à l'intérieur de l'espace urbain. Si elle permet de séparer nos activités en une multiplicité de temps et de lieux, elle assure simultanément cohésion et continuité dans ce cadre urbain éclaté. Mieux que le taxi collectif, ce moyen de transport est devenu indispensable et assure quotidiennement la liaison directe entre les quartiers d'habitation et les services.

On a dit de l'automobile qu'elle était « une extension des pieds et de la volonté de l'utilisateur d'aller où il veut, quand il veut, sans avoir pratiquement à dépendre de personne » ou encore « un moyen de libérer l'homme ordinaire des limitations de la géo-



Figure 3 : Un parking de motos privées devant une banque, au bord de la route, à Agoènyivé (Cliché : Guézéré, 2011)

*A private motorcycles parking in front of a bank, roadside, on Agoènyivé district*



graphie » (Reichman, 1983). Cette caractérisation de l'automobile est plus que valable pour la moto privée parce que non seulement son acquisition et son usage sont nettement moins coûteux que la voiture, mais aussi, elle est bien adaptée aux modes de vie des Togolais, correspond à tous les aspects sociologiques liés à la vie quotidienne et constituent un bon vecteur de l'intégration urbaine et de la mobilité de la société togolaise (Guézéré, 2011). La moto privée constitue l'un des facteurs structurants efficaces de l'espace urbain loméen, en ce qu'elle offre des possibilités réelles de déplacement de proximité et de longue distance aux personnes qui en disposent, pour l'accès aux services et commerces concentrés au centre-ville ou dispersés un peu partout et pour toutes les courses. Elle est constamment utilisée pour transporter les femmes et les enfants dans le ménage, en cas de besoin d'accessibilité aux équipements socio-collectifs. Elle permet in fine, d'accroître la mobilité et demeure le seul outil capable de répondre aux exigences de déplacement des ménages pauvres et moyens. Dès qu'on possède une moto, on peut résider dans les nouveaux quartiers périphériques perdus dans la brousse et déconnecté du reste de la ville. On n'a plus besoin de parcourir une certaine distance à partir de sa maison avant de chercher un taxi-moto sur la route. Mieux que le taxi-moto, la moto privée est spécialisée dans les longs déplacements quotidiens et est au service de la dissociation entre le domicile et le lieu de travail, la spécialisation fonctionnelle des espaces urbains et la mobilité résidentielle en direction de l'espace urbain. Elle est

sans conteste un des moyens de transport urbain qui incarne le mieux l'adhésion à des valeurs sociales contemporaines comme la vitesse et la liberté individuelle de mobilité. « Il en découle une certaine forme d'appropriation spatiale, pour laquelle l'appréhension paysagère et fonctionnelle de l'espace urbain dissimule une logique où l'espace tend à s'effacer devant le temps » (Perrin, 2004). Les deux-roues motorisés ne sont pas uniquement utilisés comme mode individuel mais également comme mode de transport collectif ou taxi-moto, sous le nom de « olévia » très pratique pour tous les espaces urbains.

### TAXIS-MOTOS ET ÉTALEMENT URBAIN À LOMÉ : QUELLE ARTICULATION ?

À la question de savoir si les taxis-motos sont la cause ou la conséquence de l'étalement urbain, la réponse qui nous semble évidente est qu'ils sont une réponse à la crise urbaine et à un besoin réel de mobilité lié à l'allongement des distances. Leur apparition remonte à l'année 1992 au moment où l'explosion urbaine de Lomé était déjà à son comble avec la mise en place des quartiers périurbains tels que présentés dans le tableau 2.

À travers ce tableau, il apparaît que la plupart des quartiers récents datent des années 1980, ce qui veut dire que l'émergence des taxis-motos a eu lieu bien après l'étalement urbain de Lomé ; ils jouent plutôt un rôle d'accompagnement de l'étalement urbain en desservant aussi bien la ville intra-muros que la périphérie urbaine.

| Quartiers     | Date de création | Densités (hab/ha) |
|---------------|------------------|-------------------|
| Kégué         | 1980-1982        | 84                |
| Djidjolé      | 1980-1982        | 94                |
| Adidogomé     | 1980-1982        | 110               |
| Gblékomé      | 1982-1984        | 89                |
| Totsi         | 1983-1985        | 75                |
| Agoè Assiyéyé | 1990-1992        | 100               |
| Agoè Zongo    | 1985-1987        | 104               |
| Anfamé        | 1985-1987        | 90                |
| Kanyikopé     | 1985-1987        | 87                |
| Amadahomé     | 1988-1990        | 30                |
| Sanguéra      | 1992-1994        | 20                |

Tableau 2 : Date de création de quelques nouveaux quartiers périphériques depuis 1980 (Source Y. Dziwonou, 2000)  
*Creation date of some new peripheral districts since 1980*

En effet, l'apparition et le développement des taxis-motos sont intimement liés au développement de la ville de Lomé et surtout à la crise socio-politique et économique que le pays a traversé dans les années 1990. Leur essor aujourd'hui est lié non seulement aux besoins immenses de mobilité qu'ils satisfont, mais aussi à leur contribution considérable à la résorption du chômage et partant une réponse à la crise urbaine. Il faut rappeler brièvement ce contexte socio-économique des taxis-motos qui a été développé dans notre thèse de doctorat (Guézéré, 2008) ; Inexistants au Togo avant 1992, leur apparition date du début du processus démocratique et plus précisément des troubles sociopolitiques. C'est à partir de la grève générale illimitée du 16 novembre 1992 que ce nouveau mode de transport sera adopté par les Togolais. C'est une crise sociopolitique qui a bloqué toutes activités, entraînant la crise de l'emploi et des transports. Les taxis collectifs et minibus dévolus au transport urbain et interurbain ont aussi observé le mot d'ordre de grève lancé par les syndicats des transporteurs. La ville était paralysée et les Loméens très désespérés ne savaient plus à quel saint se vouer pour leur déplacement. Pour remédier à une telle situation qui perdurait et appauvissait davantage la population, les jeunes désœuvrés des quartiers et certains fonctionnaires disposant des motos privées, inspirés par l'exemple du Bénin voisin, se lancèrent dans la pratique de cette activité en les utilisant comme moyen de transport public circonstanciel, à titre temporaire, en attendant la normalisation de la situation. Rapidement apprécié et adopté par une population urbaine aux abois, ce système a permis aux conducteurs d'arrondir les fins de mois et aux usagers de vaincre l'étalement urbain et l'allongement des distances intra-urbaines.

Il apparaît que face à la demande grandissante en transport, imposée par l'arrivée massive de personnes à Lomé, dans un contexte d'inexistence de transports publics conventionnels et d'inefficacité des transports en commun détenus par le secteur artisanal (taxis collectifs) qui ne répondaient plus au besoin, le taxi-moto a vu le jour il y a 22 ans. C'est ainsi qu'il s'est rendu indispensable à la vie urbaine et a réussi à intégrer les parties urbanisées de la ville destinées à l'économie formelle. Comme le dit Mounoutchy, (2008) : « L'informel ne produit pas la périphérie urbaine, il y trouve un territoire plus favorable au développement de ses activités. »

Selon l'auteur, le secteur informel utilise et modifie le territoire urbain par ses implications souvent désordonnées et articulées autour de l'urgence de la survie économique et du lien social qu'il établit avec les populations locales. « Il se soucie rarement de la gestion du territoire sur lequel il s'exerce. Il bénéficie de l'appui d'une population souvent aux abois, et soucieuse de sortir de la pauvreté plutôt que de se préoccuper de l'équilibre du territoire urbain. » Les taxis-motos ne sont donc pas à l'origine de l'étalement urbain comme l'automobile l'a été pour les villes des pays industrialisés, dans la mesure où l'explosion urbaine de Lomé, qui date des années 1960 et 1970, s'est faite de façon anarchique sans un véritable réseau routier structurant. L'espace de Lomé s'est urbanisé et a atteint un certain poids démographique avant qu'il ne soit desservi par les taxis-motos qui s'offrent plutôt comme une solution à l'étalement urbain. Néanmoins, ils constituent l'un des modes de transport qui structure l'espace de Lomé depuis ces 20 dernières décennies avec la création de nouveaux quartiers périphériques perdus dans la brousse tels que Sanguéra, Logopé, Sogbossito, etc. représentés par la trame urbaine éparpillée sur la carte (figure 4).

Les taxis-motos à Lomé sont le type de transport qui a le plus d'impact sur l'espace urbain. Non seulement ils utilisent les infrastructures routières, mais aussi, ils occupent les bordures de routes, les parkings, les carrefours, les terrains vides et créent des points de stationnement partout en dehors des gares routières affectées par la Direction Générale des Transports. Cette utilisation quasiment anarchique de l'espace public qui occasionne des embouteillages monstres surtout aux heures de pointe est leur manière particulière de structurer la ville et de lui donner une autre image que celles des autres villes africaines où il n'y a pas de taxis-motos. C'est une activité informelle qui n'a donc pas de quartiers précis, puisqu'elle s'exerce dans tous les quartiers de la ville indispensables à la clientèle, créant ainsi de nombreux points de regroupement qui structurent l'espace.

La structuration de l'espace urbain induite par les taxis-motos peut être comparée à la situation de Cotonou qui connaît le même mode de transport depuis les années 1980 sous le nom de Zémijan. Selon N. Agossou (2004), « le zémijan contribue à dessiner une nouvelle carte de la géographie des



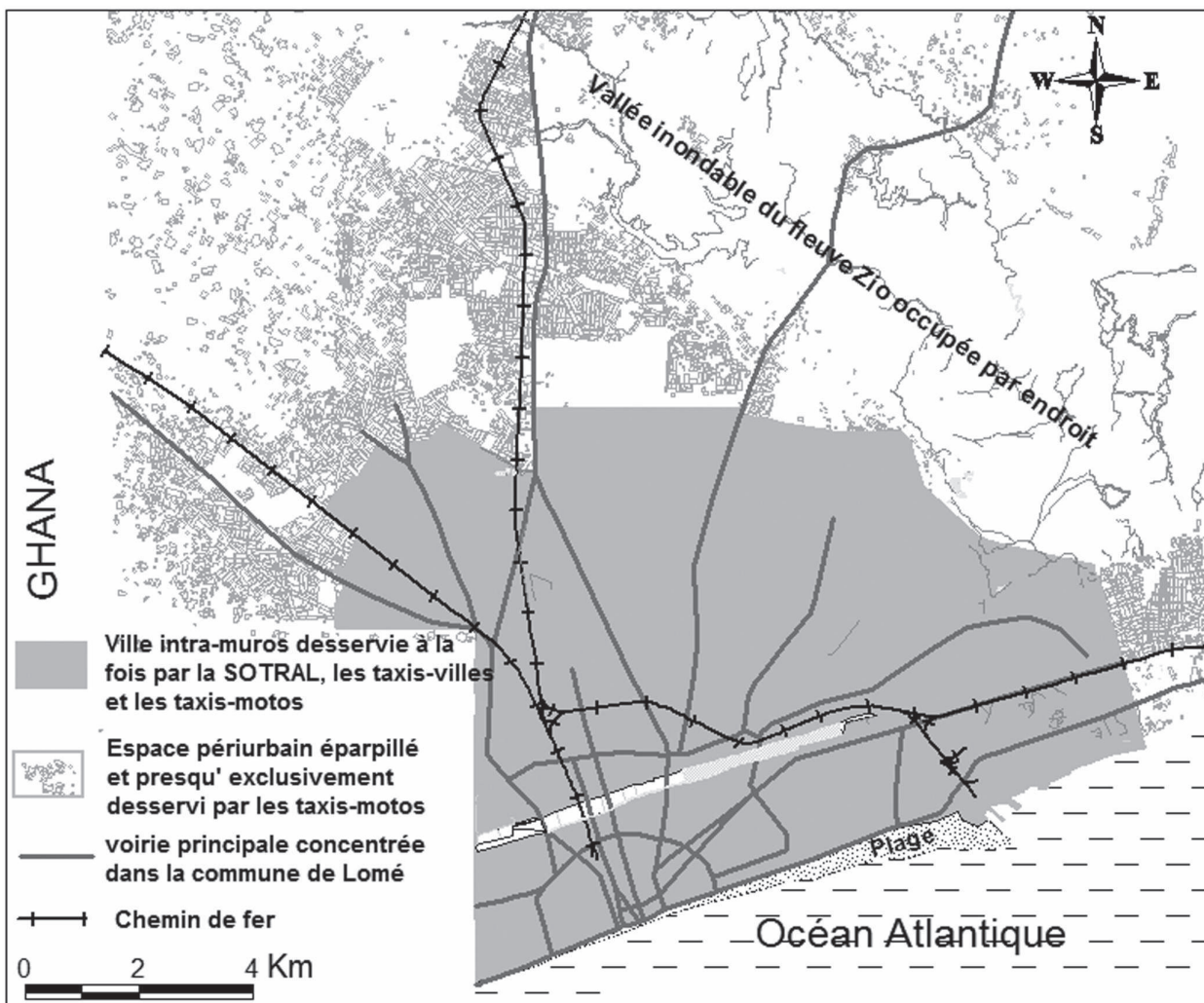


Figure 4 : Les différents espaces desservis par les taxis-motos à Lomé (Source : enquête A. Guézéré)  
*Spaces served by the motorcycle taxis in Lomé*

transports dans la région urbaine littorale béninoise ; car, entre Cotonou d'une part et Godomè, Abomey-Calavi, Kokodji, Agblangandan, Sékanji d'autre part, il est difficile de dire où s'arrête la métropole économique et où commencent les villes-satellites ». Selon le même auteur, « l'étalement urbain où la périurbanisation, et dans une autre mesure, la rurbanisation, seraient inconcevables ou poserait de graves problèmes dans le contexte actuel de l'économie du Bénin sans ce palliatif qu'offre ce mode de transport ». Mieux que les taxis collectifs, les taxis-motos couvrent de grandes surfaces en matière de desserte.

Leur circulation s'effectue à deux échelles géographiques. Dans un premier temps, les taxis-

motos desservent la ville intra-muros (figure 4) en assurant régulièrement le déplacement domicile-travail et celui des scolaires et étudiants. En se déployant dans un large périmètre urbain, ils augmentent l'accessibilité des usagers. Ils ont un rôle important au niveau des zones de rupture de charge en ce sens qu'ils sont un excellent mode de rabattement chargé, soit de conduire les passagers des zones enclavées vers les grands carrefours ou vers les stations taxis collectifs, soit de les déposer directement dans leur quartier d'habitation. On les retrouve facilement partout puisque dans chaque quartier, il y a plusieurs endroits où ils stationnent en créant leurs propres gares et partageant celles des autres modes de transports. Ils sont très indiqués et



très pratiques pour les petites courses au marché du quartier, pour aller au centre de santé, rendre visite à une connaissance sur une distance comprise entre un et six kilomètres. Mais aussi, ils correspondent aux déplacements de longues distances supérieures à six kilomètres hors des grands axes desservis plus ou moins régulièrement par les taxis-villes où par les rares bus de la SOTRAL<sup>3</sup> (Guézéré, 2008). Ils n'ont pas d'itinéraires préférés mais pénètrent partout où il y a besoin, toujours prêts à déposer le client exactement là où il souhaite descendre, quel que soit l'état de la rue empruntée et le temps qu'il fait. Alors que le réseau des lignes d'autobus et des taxis collectifs est tributaire des grands axes et de la voirie revêtue, de nombreuses voies de circulation non bitumées à l'intérieur des quartiers péricentraux et périurbains ne constituent pas un problème pour les taxis-motos qui sont capables d'intégrer dans leur schéma de fonctionnement « des nœuds et des lignes pour former des liaisons réticulaires qui maillent très bien l'espace urbain » (Bavoux *et al.*, 2005). C'est ce qui explique leur forte emprise sur l'espace et qui va même jusque dans les espaces périurbains. Même si nous avons affirmé que l'étalement urbain a précédé les taxis-motos, il faut cependant reconnaître que l'urbanisation diffuse en tâche d'huile sans voirie ni aucun système de déplacement dans certains vastes quartiers périphériques spontanés à très faible densité est une illustration éloquente du taxi-moto capables de jouer un rôle déterminant dans la mobilité, aussi bien à l'intérieur de ces quartiers que dans la liaison des quartiers voisins, d'autant plus que ce mode de transport est parfaitement adapté à une voirie faite de pistes et de ruelles tortueuses. Grâce à leur souplesse, les taxis-motos s'adaptent à la discontinuité spatiale de la ville, discontinuité liée à la juxtaposition des zones loties et des zones non loties avec tout ce que cela comporte comme rues bitumées dégradées et rues non bitumées. Une autre limite à la continuité spatiale du système de transport réside dans son rapport avec les activités humaines (Guézéré, 2008). Autant les individus se déplacent entre des lieux

habités et des lieux d'activités par l'usage des taxis-motos, autant les marchandises sont aussi transportées sur des motos entre les lieux de production et de transformation vers les lieux de commercialisation et de consommation. Les lieux en question sont éloignés les uns des autres et normalement, les taxis collectifs et les taxis bagages ont faits pour ce genre de liaisons très allongées et les taxis-motos s'occuperaient des distances de proximité. Presque tous les usagers sont unanimes à reconnaître que les taxis-motos permettent d'aller rapidement où on veut et quand on veut à cause de leur plus grande possibilité de manœuvre sur les voies crevassées et dans les embouteillages (Guézéré, 2008). Mode de transport souple et rapide, ils rendent le franchissement de l'espace urbain plus facile, permettant ainsi une certaine proximité. Ils sont disponibles partout à chaque coin de rue, à toute minute, en toute saison, font du porte à porte et permettent aux usagers d'économiser le temps. Pour paraphraser Pierre Merlin au sujet des transports individuels européens, disons que les taxis-motos réunissent trois conditions complémentaires, définies par Merlin (1992), que les autres moyens de déplacement sont encore loin de réunir :

- l'ubiquité, c'est-à-dire la possibilité de se rendre à n'importe quel point de l'espace ;
- la fractionnabilité c'est-à-dire la possibilité pour un voyageur d'être transporté, sans dépendre d'un groupement avec d'autres ;
- l'instantanéité, c'est-à-dire la possibilité de réaliser le déplacement à l'instant désiré.

Les taxis-motos remplissent plus aisément ces trois conditions et sont favorables à la continuité spatiale, alors que les taxis collectifs, nécessitant les infrastructures adéquates, s'en écartent. L'avantage qu'ils ont sur les taxis collectifs est qu'ils recherchent parfois les usagers à leur domicile et à leur lieu de travail ou les accostent en chemin pour les transporter jusqu'à la destination finale. Par ailleurs, ils permettent une meilleure connaissance de l'espace urbain. Contrairement aux taxis collectifs qui induisent une faible connaissance de l'espace, « parce que le passager ne connaît qu'un parcours linéaire le long duquel il a ses points de repère qui lui permettent de savoir à quelle distance du but il se trouve » (Merlin, 1992), les passagers des taxis-motos ont la connaissance la plus fine des espaces traversés car ils doivent s'appuyer sur les points de

3. Depuis la disparition de la Régie Municipale des Transports urbains en 1982, le système de transport urbain de Lomé a été privé des transports collectifs par autobus. Les taxis collectifs et les taxis-motos, qui ont tenté tant bien que mal de combler le vide laissé, n'ont pas suffi à assurer un service de qualité. C'est ce qui justifie le retour d'une nouvelle entreprise de transport public depuis 2009, appelée Société de Transport de Lomé (SOTRAL), qui entend améliorer les conditions de mobilité à Lomé par l'exploitation des 5 lignes créées qui seront mises en service bientôt.

repère plus nombreux que ceux utilisés par les usagers de taxis collectifs. C'est sans doute l'une des raisons pour lesquelles certains touristes ont une préférence pour ce mode de transport qui leur permet de bien maîtriser la ville.

Mise à part cette fonction primordiale qu'on reconnaît aux taxis-motos dans la ville intra-muros, leur deuxième niveau géographique de desserte concerne les quartiers périurbains et les zones rurales. Ils sont les seuls à faciliter les relations entre les quartiers périphériques diffus non encore rattrapés par l'urbanisation et dynamisent les échanges avec les localités rurales situées en dehors de l'agglomération. Les quartiers lointains et sous urbanisés créés après l'apparition des taxis-motos entre 1992 et 2010 à l'est, au nord et au nord-ouest sont les seuls qu'on peut considérer comme étant des extensions périphériques induites par ce mode de transport. Puisque les pouvoirs publics n'ont pas pu apporter de réponses concrètes aux problèmes de logement des classes défavorisées et aux problèmes de transport, les réponses spontanées fournies par les taxis-motos ont été perçues comme des solutions palliatives qui favorisent l'occupation et la construction des logements individuels dans les quartiers périurbains. Avec des réseaux de lignes en toile d'araignée à l'intérieur de ces quartiers périphériques, entre les zones d'habitation et les principaux équipements socio-collectifs, les taxis-motos sont particulièrement très efficaces par leur quasi-ubiquité et leur tarif relativement souple sur tous les itinéraires. Le renforcement du processus d'étalement de l'agglomération s'accompagne d'une influence grandissante des prestataires de ce nouveau mode de transport qui profitent de l'essor de leur activité pour s'imposer comme des acteurs de transport urbain incontournables. Par leurs aptitudes à sillonner toutes les pistes et tous les sentiers, les taxis-motos désenclavent les nouvelles zones résidentielles qui sont quasiment absentes de la carte de couverture de l'espace urbain par les taxis collectifs. Ils participent ainsi de manière significative à la progression du front d'urbanisation. À Lomé, les relations ville-campagne sont plus visibles dans les extensions périphériques du nord et du nord-ouest autour des marchés Assiyéyé, Sanguéra, Zongo et Adidogomé, les jours d'animation de ces marchés. La plupart des vendeuses de tomates, de légumes et de maïs

frais quittent souvent leur maison très tôt le matin pour aller négocier les produits dans les champs des villages environnants et autour de 8 heures, elles sont déjà de retour dans les marchés périphériques. Certes, les taxis collectifs sont normalement plus adaptés et sollicités aussi pour le transport des produits agricoles vers les marchés. Mais la faible praticabilité des routes existantes limite leur accès. Sur la plupart des routes de desserte rurale, le taxi-moto peut se révéler plus efficace que le taxi collectif qui a besoin des voies aménagées. C'est pourquoi nous pouvons dire que dans les conditions actuelles d'une urbanisation rapide marquée par la presque inexistence des rues, le développement des banlieues et celui des espaces périurbains dépendent de l'efficacité des taxis-motos. Pendant la saison pluvieuse, les usagers préfèrent ce mode de transport capable de desservir ces quartiers périphériques synonymes de véritables cités lacustres isolées par les inondations et dont les rues et pistes deviennent des « sites propres » aux taxis-motos. Les flux des taxis-motos sont aussi intenses entre la ville et les zones rurales situées dans l'environnement immédiat. Ils assurent quotidiennement la desserte, mettant ainsi fin à l'isolement économique des villages. Ils rapprochent les ruraux des citadins en ce sens que les villages et les localités les plus reculés et enclavés sont reliés entre eux et aux villes les plus proches. Ils contribuent ainsi à intégrer aux espaces urbains les espaces ruraux pendant longtemps oubliés, inorganisés et déconnectés à la ville. Ils réalisent, mieux que tout autre mode de transport, « la médiation entre ville et campagne et offrent la possibilité de vivre la ville autrement. Ils favorisent l'interpénétration des économies, sociétés et mode de vie urbain et rural. L'exploitant et l'utilisateur du taxi-moto peuvent effectuer ses courses en ville et retourner au village à volonté d'autant plus que tout chemin, tout sentier et toute piste rurale est aisément emprunté et facilement accessible. Ce dialogue quotidien entre ville et campagne est l'un des éléments les plus originaux de la transformation des sociétés rurales, du passage progressif du rural à l'urbain » (Agossou, 2004). Il apparaît qu'au quotidien, ce sont les acteurs du taxi-moto qui utilisent la ville et imposent une certaine organisation dans les transports. Même si nous avons montré que ce mode de transport n'est pas à l'origine de l'étalement urbain, il n'est non plus faux de conclure, au regard de nos arguments, que ce

mode de transport a un impact réel sur la ville et contribue énormément au processus de périurbanisation depuis 1992.

## CONCLUSION

Dans les villes des pays développés, les politiques urbaines sont faites de telle sorte que la planification des infrastructures urbaines essaie de tenir compte des mutations qui se produisent dans l'espace urbain afin qu'il y ait une certaine adéquation entre l'évolution des structures urbaines et l'offre urbaine. La théorie des trois âges de ville se situe dans cette logique puisque, de la ville pédestre très dense et compacte à la ville radiale étendue le long des lignes de transport en commun, on est passé aujourd'hui à la ville éclatée à cause de l'usage généralisé individualisé de la voiture individuelle. L'étalement urbain et la recomposition urbaine sont des transformations spatiales liées à la « dépendance de l'automobile » et confirment que les formes urbaines dans les pays développés sont fortement liées à l'évolution des moyens de déplacement.

Par contre, dans les villes africaines, le faible niveau économique et technique n'a pas permis de créer les conditions d'une corrélation entre un développement urbain rationnel et une réalisation conséquente d'infrastructures urbaines, en cohérence avec les besoins des populations. Partout, l'urbanisation s'est faite de façon spontanée et le développement spatial rapide des villes n'a pas été accompagné par des réalisations suffisantes d'infrastructures urbaines. Les quartiers d'habitat se trouvent relégués de plus en plus loin en périphérie et souffrent d'un sous-équipement chronique dans tous les domaines (électrification, adduction d'eau, santé, éducation, etc). La voirie, insuffisante et très dégradée, ne parvient pas à irriguer cet espace urbain loméen morcelé, éclaté, fragmenté et donc difficilement accessible aux taxis collectifs. La question reste néanmoins toujours de savoir si ce sont les déplacements qui « résultent des caractéristiques de l'agencement urbain » ou l'agencement urbain qui « résulte des conditions de mobilité » (Wiel, 2002).

En réalité, l'étalement urbain de Lomé n'est pas lié ni aux transports publics qui ont disparu depuis 1982, ni à l'automobile dont l'usage est un peu marginal. C'est plutôt l'afflux massif des populations depuis les indépendances qui a entraîné une urba-

nisation rapide et une croissance de la demande de mobilité que le système de transports basé sur les taxis collectifs n'a pas réussi à satisfaire. Mais il faut reconnaître cependant que la moto est un agent essentiel d'urbanité qui participe désormais à l'avènement de nouveaux espaces urbains périphériques depuis 1992 et donc contribue d'une manière ou d'une autre à l'étalement urbain. L'incapacité des autorités à proposer une offre de transport satisfaisante, se traduit par des profonds déséquilibres entre les espaces urbains, à l'intérieur desquels, les populations de classes moyennes et pauvres se sont rabattues sur les deux roues à moteur pour améliorer leurs conditions de déplacement et leur intégration urbaine de proximité. A cause du mauvais état des rues, la moto est le seul mode de transport, mieux que tout autre, qui permet de maintenir une cohérence entre des éléments éparpillés à l'intérieur de l'espace urbain. Sa diffusion urbaine en tant que mode de transport privé et public s'inscrit bien dans une logique de substitution des transports en commun et de l'automobile et contribue énormément à maîtriser l'étalement urbain. L'émergence des taxis-motos répond bien à cette situation et résume les évolutions urbaines induites par ce mode de transport ces deux dernières décennies. Présents aussi bien dans les quartiers de la ville intra-muros que dans les quartiers périurbains, les taxis-motos permettent d'assurer, pour des tarifs abordables, un transport des usagers pratiquement de porte-à-porte, même dans des zones non carrossables. Leur succès est tel qu'ils ont réussi à concurrencer et même à prendre de la clientèle aux taxis collectifs. C'est pourquoi « leur développement peut être lu comme une adaptation réussie et le signe de la vitalité des initiatives issues d'en bas face à la crise économique et au chômage » (Diaz-Olvera, 2007, p. 176). Plus que les taxis collectifs, ils favorisent à la fois l'accès aux quartiers d'habitation plus dispersés et l'urbanisation périphérique des espaces à faible densité. Même si la dépendance de l'automobile à Lomé n'est pas encore à l'ordre du jour comme elle l'est dans les villes européennes, on peut parler d'une « ville de moto » qui dessine un nouveau espace urbain dont la moto personnelle et le taxi-moto améliorent les conditions de mobilité et modifient les formes urbaines de la ville. Pour autant, le défi de la mobilité quotidienne doit être relevé à travers le développement des transports en

commun. À défaut, de graves dysfonctionnements tels que l'embouteillage, la pollution et les accidents de circulation se produiront dans l'espace urbain lorsque la population dépassera les deux millions d'habitants.

## Bibliographie

- AGOSSOU N., 2004. Les taxis-motos à Porto-Novo et Cotonou, *Autrepart*, n° 32, p. 135-148.
- ANDAN O., TABOURIN E., 1998. Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains, dans Pumain D. et Mattei M.-F. (dir.), *Données urbaines*, tome 2, Paris, Economica, coll. Villes, 1998, p. 273-285.
- ANTONI J.-P., 2002. Modélisation de l'étalement urbain : une approche méthodologique, *Cybergéo*, n° 207 (revue en ligne).
- BAMAS S., 1995. *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Bordeaux 3, 269 p.
- BARCELO M., 1999. Les indicateurs d'étalement urbain et de développement durable en milieu métropolitain, *Cahier* n° 99-06, Rapport de recherche, Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal, 50 p.
- BASTIE J., DEZERT B., 1991. *La ville*, Masson, 416 p.
- BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, collection « U », 231 p.
- BESSY-PIETRI P., 2000. Les formes récentes de la croissance urbaine, *Économie et Statistiques*, n° 336, p. 35-52.
- BORDREUIL S., 1995. De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 67, p. 5-14.
- BOUCHET O., 2006. *Transports publics et structuration de l'espace périurbain : méthode d'aide à la décision pour l'implantation d'un tram-train. Exemple d'application de Grenoble à Crolles (moyenne vallée du Grésivaudan)*, thèse de doctorat de Géographie, Université Joseph Fourier, 315 p.
- LE BRIS E., 1991. Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire, *Espaces et Sociétés*, n° 65, p. 61-81.
- CALLEN D., 2011. *La « fabrique péri-urbaine », système d'acteurs et production des ensembles pavillonnaires dans la grande couronne francilienne*, Thèse de doctorat de l'Université Paris I en Géographie, 402 p.
- DIAGANA Y., 2010. *Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Rennes 2, 486 p.
- DIAZ-OLVERA L., GODARD X., 2002. P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre, dans *Les transports et la ville en Afrique au sud*, Paris, Karthala, INRETS, p. 249-261.
- DIAZ-OLVERA L., 2002. *Mobilité quotidienne et pauvreté, méthodologie et résultats*, Rapport final pour le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, 88 p.
- DIAZ-OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2002. Étalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne, l'exemple de Niamey, dans BUSSIÈRE Y., MADRE J.-L. (éd), *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, p. 147-175.
- DIAZ-OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2004. Mobilité et pauvreté en Afrique sub-saharienne : éclairage à partir de quelques enquêtes-ménages, dans *Mobilité et systèmes de transport en Afrique sub-saharienne : les défis de la pauvreté*, Actes du SITRASS 7, p. 277-289.
- DIAZ-OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2007. Mobilité quotidienne en temps de crise, *Belgeo*, n° 2, p. 173-187.
- DUPUY G., 1995. *Les territoires de l'automobile*, Paris, Economica, coll. « Villes », 216 p.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos-Economica, 160 p.
- DZIWONOU Y., 2000, *Croissance urbaine et mécanismes fonciers, contribution à l'établissement d'une géomatique cadastrale : le cas de la ville de Lomé*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, 579 p.
- EAMAU, 1998. *Étude exploratoire sur les taxis motos dans les villes africaines : le cas de la ville de Lomé*, rapport de recherche, Lomé, 51 p.
- ENAUULT C., 2003. *Vitesse, accessibilité et étalement urbain ; analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise*, thèse de doctorat en géographie, Université de Dijon, 456 p.
- ESTEBE P., 2004. Quel avenir pour les périphéries urbaines ?, *Esprit, la ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation*, n° 3033, p. 82-95.
- GAGNEUR J., 1993. De l'agglomération à la région urbaine, une dynamique des territoires. Le cas de la région grenobloise, dans Bussière Y. et Bonnafous A. (dir.), *Transport et Etalement Urbain : les Enjeux*, Colloque du 7 et 8 octobre 1992, Montréal, Les chemins de la Recherche, Programme Rhône-Alpes, juillet 1996, p. 31-52.
- GERONDEAU C., 1993. *Les transports en France. Quelques vérités bonnes à dire*, Paris, Transports Actualités, 328 p.
- GODARD X., 1994. *Les transports dans les villes du Sud, la recherche de solution durable*, Paris, Karthala, 358 p.
- GODARD X., 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala-INRETS, 408 p.
- GUÉZÉRÉ A., 2008. *Olévia (taxi-moto) : Acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, 455 p.
- GUÉZÉRÉ A., 2011. L'obsession d'habiter sa propre maison à Lomé : quel impact sur la dynamique spatiale ?, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 256, p. 565-590.
- GUÉZÉRÉ A., 2012. Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux, *Géographie, économie, société*, vol. 14, p. 53-72.
- KASSI I., 2007. *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Bordeaux 3, 310 p.

- KASSI-DJODJO I., 2010. Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 251, p. 391-402.
- KAUFMANN V., 2005. La ville-potential, dans *Méandre, penser le paysage urbain*, Genève, Presse polytechnique et universitaires romandes, p. 49-65.
- MARGUERAT Y., 1981. *La population des villes du Togo selon le recensement de 1970 : Lomé et ses quartiers*, rapport de l'Orstom, Lomé, 53 p.
- MARGUERAT Y., 1986. *Dynamique sociale et dynamique spatiale d'une capitale africaine : les étapes de la croissance de Lomé*, rapport de l'Orstom, Lomé, 37 p.
- MARGUERAT Y., 1992. *Lomé : les étapes de la croissance, une brève histoire de la capitale du Togo*, rapport de l'Orstom, édition Haho, Lomé, 64 p.
- MARGUERAT Y., 1997. La répartition spatiale de l'emploi moderne à Lomé, dans *Le centenaire de Lomé, capitale du Togo (1887-1997)*, coll. « Patrimoines », n° 7, p. 377-397.
- MERLIN P., 1992. *Les transports urbains*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 128 p.
- MERLIN P., 1998. *Les banlieues des villes françaises*, Paris, La Documentation Française, 210 p.
- MERLIN P. (dir.), 2000. *Géographie humaine*, Paris, PUF, 578 p.
- MUTH R. F., 1971, Migration: chicken or egg? *Southern Economic Journal*, n° 37, p. 295-306.
- MOTCHO K. H., SAIDOU H. Y., 2012. Grandeur et décadence des taxis suburbains Talladjé-talladjé de la ville de Niamey, *EspacesTemps.net* (revue en ligne).
- MOUNOUTCHY B.-W., 2008. *Les périphéries urbaines des villes d'Afrique Noire, réflexion et essai de définition à partir d'un cas paradigmatique : Dakar*, thèse de doctorat en Aménagement et Urbanisme, Université de Tours, 342 p.
- NEWMAN P., Kenworthy J. R., 1991. Transport and urban form in thirty two of the world's principal cities, *Transport Review*, n° 3, p. 249-272.
- NEWMAN P., Kenworthy J. R., 1998. *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*, Washington D. C., Island Press, 442 p.
- NEWMAN P., Kenworthy J. R., 1996. Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme, *Les cahiers de l'IAURIF*, n° 114-115, p. 99-109.
- NICOT B.-H., 1996. Une mesure de l'étalement urbain en France 1982-1990. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 1, p. 71-98.
- OFFNER J.-M., 1993. Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *Espace géographique*, n° 3, p. 233-242.
- ORFEUIL J.-P., 2002. État des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France, dans *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Paris, l'Harmattan, p. 65-98.
- PERRIN E., 2004. *L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamique d'un territoire*, thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et urbanisme, Université de Lyon 2, 795 p.
- PIOMBINI A., 2006. *Modélisation des choix d'itinéraires pédestres en milieu urbain, approche géographique et paysagère*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Franche-Comté, 301 p.
- POUYANNE G., 2004. *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, thèse de doctorat des Sciences économiques, Université Montesquieu Bordeaux IV, 314 p.
- REICHMAN S., 1983. *Les transports : servitude ou liberté*, Paris, PUF, 197 p.
- RITCHOT G., MERCIER G., MASCOLO S., 1994. L'étalement urbain comme phénomène géographique l'exemple de Québec, *Cahier de géographie du Québec*, n° 105, p. 261-283.
- SAUVY A., 1973. Coûts et avantages de l'automobile pour la nation, *Chronique sociale de France*, n° 4-5, p. 56-78.
- SITRASS, 2001. *Rentabilité et financement des micro-entreprises de transport collectif Afrique subsaharienne : synthèse de l'étude régionale sur Abidjan Bamako, Nairobi et Hararé*, SSATP, 43 p.
- TECHNOSYNESIS, 1979. *Étude de transport et de la circulation de la ville de Lomé*, rapport de recherche, Lomé, 461 p.
- WIEL M., 2002. *Ville et automobile*, ed. Descartes et Cie, coll. « Les urbanités », Paris, 140 p.